

conteneurs voyagent à des vitesses élevées, et la durée du séjour dans un port est critique. C'est pourquoi les installations portuaires sont constamment améliorées et rendues plus efficaces par l'aménagement de rampes spéciales pour les navires à manutention horizontale; de grandes grues pouvant manipuler au moins 20 conteneurs de 14 tonnes par heure; d'installations spéciales de mise en conteneur; de grands espaces à ciel ouvert pour l'entreposage des conteneurs, des automobiles, du bois d'œuvre et des produits en vrac comme le charbon; et d'installations pour le chargement et déchargement des trains et camions.

15.4.3 La voie maritime du Saint-Laurent

L'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent, constituée en corporation par une Loi du Parlement en 1951, a assuré la construction (et ultérieurement l'entretien et le fonctionnement) des aménagements du côté canadien entre Montréal et le lac Érié pour permettre le passage des navires ayant un tirant d'eau de 8.23 mètres. Au même moment, la *St. Lawrence Seaway Development Corporation* des États-Unis effectuait des aménagements analogues dans la section des rapides internationaux. La voie maritime a été ouverte à la navigation commerciale le 1^{er} avril 1959, et l'inauguration officielle a eu lieu le 26 juin 1959. Une portion du troisième canal de Welland et l'écluse canadienne à Sault-Sainte-Marie relèvent également de l'Administration de la voie maritime pour ce qui concerne le fonctionnement et l'entretien.

Trafic de la voie maritime. Les tableaux 15.26 et 15.27 donnent des statistiques globales concernant le trafic sur les canaux du Saint-Laurent et de Welland en 1975 et 1976. Les doubles comptes ont été éliminés de sorte que les chiffres indiquent les quantités réelles de marchandises acheminées par la voie maritime du Saint-Laurent.

En 1976, 3,454 navires transportant environ 28.5 millions de tonnes de marchandises ont remonté la voie maritime, et 3,478 navires transportant 36.6 millions de tonnes l'ont descendue. Les navires transocéaniques ont transporté 20.4% de toutes les marchandises, et les navires des Grands Lacs 79.6%. Sur le tonnage global transporté vers l'amont en 1976, la part d'origine canadienne représentait 23.3 millions de tonnes, et la part d'origine étrangère 5.2 millions de tonnes; vers l'aval, la part d'origine canadienne constituait 28.5 millions de tonnes, et les cargaisons à destination ou en provenance de pays étrangers 8.1 millions de tonnes.

Dans la section Montréal - lac Ontario, le trafic vers l'amont en 1976 s'est élevé à 26.2 millions de tonnes et le trafic vers l'aval à 23.2 millions de tonnes, ce qui constitue une augmentation de 13.2% par rapport à 1975. Les expéditions de minerai de fer des ports du Saint-Laurent vers Hamilton et le lac Érié représentaient près de 71.2% du trafic d'amont, tandis que le trafic d'aval portait principalement sur les expéditions de grain à l'étranger. Par rapport à 1975, le nombre des transits vers l'amont a augmenté de 73 et celui des transits vers l'aval de 82, ce qui indique que le nombre de navires qui ont emprunté cette section de la voie maritime a légèrement augmenté. En 1976, les marchandises en vrac constituaient 91.7% des cargaisons empruntant cette section, les principales marchandises acheminées par les canaux du Saint-Laurent étant le minerai de fer, le blé, le maïs, l'orge, le fer et l'acier ouvrés, et le coke. L'orientation du trafic montre que 29.6% des mouvements ont eu lieu entre des ports canadiens, 43.3% entre des ports canadiens et des ports américains, et 27% entre des ports étrangers et des ports canadiens et américains. Le reste représentait le trafic entre des ports américains.

En 1976, on a enregistré 5,892 transits sur le canal de Welland, le volume des marchandises vers l'amont se situant à 23.1 millions de tonnes, et vers l'aval à 35.1 millions; les marchandises transportées en vrac représentaient 94.1% du tonnage total. Bien qu'il y ait un grand nombre de navires en transit qui empruntent les canaux du Saint-Laurent et de Welland, le trafic local entre les ports des Grands Lacs empruntant uniquement le canal de Welland est loin d'être négligeable. Les marchandises ainsi transportées sont surtout du minerai de fer, du grain et du charbon. Le trafic sur le canal de Welland a dépassé de 9.1 millions de tonnes celui enregistré dans la section Montréal - lac Ontario.

Le revenu de l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent pour la période de 12 mois terminée le 31 mars 1977 s'est élevé à \$27.4 millions, \$22.7 millions